TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 lutego 1935 r. | NR. 6

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Dr Tadeusz Bierowski
Gen. Sekretarz Polsk. Stowarzyszenia Prawa Morskiego.

Charakter prawny umowy o pracę marynarza

Kwestja czy do pracy na morzu należy stosować ustawodawstwo ochronne pracy na lądzie, znalazła już dawno swe rozwiązanie w sensie negatywnym w innych państwach morskich. W Niemczech naprzykład, posiadających szeroko rozbudowane ustawodawstwo socjalne, uwalniają poszczególne ustawy spod swego działania, pracę na morzu.[1]) W naszym kraju powstają różnice zdań na ten temat a przyczyną ich jest ta prosta okoliczność, że w czasie powstawania naszych ustaw społecznych, nie myślano nawet jeszcze o możliwości stworzenia własnej floty handlowej. Stwierdzają to w sposób wyraźny motywy ustawodawcze, zawarte w protokółach komisyjnych, jak np. przy tworzeniu ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu, ustawy z 16 maja 1922 o urlopach itp. Wprawdzie obrońcy tezy stosowania ustaw lądowych do pracy na morzu podkreślają, że ustawy te pod względem podmiotowym rozciągają się na wszystkich pracowników, zajętych również w komunikacji i przewozie, w czem widzą wolę ustawodawcy, wyrażoną w kierunku jaknajszerszego ich zastosowania — to jednak nie można pominąć ważnego szczegółu techniki legislatywnej, stosowanego zarówno u nas, jak i w innych krajach, że ilekroć ustawodawca chce objąć pewną normą ustawową również i dziedzinę transportu morskiego, czyni to w sposób wyraźny, przez użycie odpowiedniego terminu, jak np. transport morski, żegluga morska, marynarka handl. itp. Brak wyraźnego postanowienia ustawodawcy w tym kierunku, przy równoczesnem stwierdzeniu tej ważnej okoliczności, iż przy opracowaniu wspomnianych aktów ustawowych nie brano pod uwagę handlowej żeglugi morskiej, jako ówcześnie nie istniejącej, ani też nie liczono się z jej powstaniem, wyjaśnia kwestję w sposób definitywny w stosunku do wyżej wspomnianych ustaw.

Bliżej natomiast należy się zająć rozpatrzeniem tej kwestji z punktu widzenia dwóch, równocześnie wydanych rozporządzeń Prezydenta R. P. z dnia 16 marca 1928 o umowie o pracę pracowników umysłowych i o umowie o pracę robotników. O ile pierwsze rozporządzenie, noszące zresztą niższą numeraturę pozycji dziennika ustaw, wyraźnie stanowi w swym art. 4, że nie dotyczy osób, zatrudnionych na statkach morskich — o tyle drugie rozporządzenie nie pozostawia wątpliwości, że odnosi się do wszelkiego rodzaju robotników, z wyjątkiem zatrudnionych w rolnictwie itd. które to wyjątki określa zresztą wspomniany akt ustawodawczy w sposób wyczerpujący.

Zestawienie powyższych rozporządzeń uchyla przypuszczenie, jakoby ustawodawca nie miał na względzie żeglugi morskiej, a to tembardziej, że nasza flota handlowa, jakkolwiek w skromnych początkach, istniała już wtedy od przeszło roku. Wyłania się zatem kwestja, czy rozporządzenie o pracy robotni-

[1]) vide: „Der Arbeitsvertrag des Schiffmannes in der deutschen Seeschiffahrt“—Dr Werner Neuhaeusser— Carl Hinstorffs Verlag Rostock — 1934 — str. 1 uw. 1.

ków obejmuje również marynarzy, względnie dlaczego ustawodawca nie uchylił jego przepisów odnośnie do pracy na morzu, tak jak to uczynił w rozporządzeniu o pracownikach umysłowych.

Odpowiedź na to pytanie jest prosta: rozporządzenie o pracy robotników nie obejmuje marynarzy, albowiem marynarz z jednej strony nie jest robotnikiem, a z drugiej strony jego stosunek pracy na statku jest stosunkiem umownym „sui generis“ wybiegającym ponad zwykły stosunek obligatoryjny umowy o pracę na lądzie.

Dla uzasadnienia tej tezy należy przedewszystkiem wziąć pod uwagę sytuację faktyczną, w jakiej odbywa się praca na morzu.

Praca ta odbywa się w warunkach prawie kompletnego odosobnienia. Słusznie mówi Neuhaeuser[2]) o odosobnieniu statku (Vereinsamung des Schiffes). O ile życie na lądzie toczy się w ramach zorganizowanych, o tyle życie na statku jest pewną przymusową wspólnotą bytowania w warunkach ciągłego wysiłku i walki z żywiołem, względnie stałego pogotowia do tej walki w oparciu o własne jedynie siły. Jakkolwiek zdobycze nowoczesnej techniki stworzyły możliwość stałej łączności pomiędzy statkiem a lądem stałym w postaci radjotelegrafji — to jednak możliwość ta nie ma wielkiego wpływu na zasadniczy charakter żeglugi morskiej i życia na statku, który pozostaje i zapewne zawsze pozostawać będzie jednostką samą dla siebie, pływającą jak gdyby częścią terytorjum, zmuszoną, siłą rzeczy. organizować życie na statku i pracę na nim pod kątem widzenia bezpieczeństwa statku, załogi, pasażerów i ładunku, a więc w sposób daleko bardziej ścisły i zreglamentowany, niż to się dzieje na lądzie. (Ciąg dalszy nastąpi).

[2]) op. cit. str. 2.

J. KLEJNOT TURSKI

Obszar ciążenia a zaplecze portu

Zasadnicze pojęcia, stosowane w twierdzeniach formułujących poszczególne ekonomiczne funkcje portu morskiego, winny być dobrze określone w swej specyficzności oraz rozróżnione od pojęć zbliżonych co do treści.

Ma to swoją wartość jak przy ogólnem nakreślaniu wytycznych polityki portowej, tak i przy rozwiązywaniu konkretnych zagadnień przewozowych i handlowych przez szukające nowych dróg firmy, mające do czynienia z przewozem towarów m o r z e m.

Do ważniejszych pojęć ekonomiki portowej należą pojęcia: obszaru ciążenia i zaplecza (Hinterlandu). Pierwsze ma zakres szerszy, drugie dość wąski, zwłaszcza jeśli się go używa w znaczeniu pierwotnem — zaplecza lądowego, t. zw. jako tłumaczenie niemieckiego terminu „Hinterland“, któremu należy się pierwszeństwo: w niemieckiej literaturze geograficznej i ekonomicznej najpierw wprowadzono to pojęcie, tak dalece, że np. Francuzi i Anglicy dotąd nie mają innego wyrazu na oznaczenie pojęcia zaplecza.

Niżej zobaczymy, że pojęcie zaplecza w znaczeniu *zaplecza lądowego*, czyli Hinterlandu, jest tylko specyfikacją jednego z dwu członów dichotomicznego podziału zasadniczego pojęcia o b s z a r u c i ą ż e n i a.

Niema obszaru ciążenia „wogóle“, zaplecza „wogóle“, są tylko obszary ciążenia i zaplecza z e w z g l ę d u na przeładunek portowy, i to określonych grup towarów, poczty, pasażerów.

Na pojęciu zaplecza lądowego „wogóle“ widzimy, że takie ogólne pojęcie nie ma wystarczającej ścisłości, skoro tylko zwrócimy się do przykładów konkretnych. Istotnie, dany port może przyjmować towary różnego rodzaju dla różnej wielkości obszarów i dla znacznie większego wzgl. mniejszego obszaru przyjmować (wzgl. zbierać) pocztę i pasażerów. Wykreślanie więc *zapleczy ogólnych* dla poszczególnych portów przedstawia fikcję, którą zastępywać należy mapami zaplecz dla określonych towarów, pasażerów, poczty, przechodzących przez dany port. To samo dotyczy map obszarów ciążenia.

Zasadnicza funkcja portów morskich.

Port morski jest miejscem *przeładunku* w najszerszem znaczeniu, a więc obejmującem również przeładunek z długotrwałem składowaniem, z przeróbką i uszlachetnianiem, również przeładunek ze statku morskiego na statek morski, również zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, również załadowanie i wyładowanie poczty. Przynajmniej jednakże jeden z dwu członów przewozu — wyładunkowy, lub załadunkowy winien być przewozem m o r s k i m, ażeby funkcja przeładunkowa portu morskiego stała się i s t o t n ą.

Obszar ciążenia portu morskiego ma charakter dwustronny.

Przykład charakterystyczny dużego portu wyspowego, jakim jest Londyn, ujawnia najlepiej dwustronność obszaru ciążenia portu morskiego, demonstrując jednocześnie nieistotność dla tych zasadniczych rozróżnień uwzględniania kierunku przywozowego i wywozowego. Londyn bowiem tyle reeksportuje, tyle „importuje“ z angielskich posiadłości i „eksportuje“ na małą odległość, że włączenie tego portu do schematu uwzględniającego przy ana-

lizie pojęcia obszaru ciążenia kierunki przywozowy i wywozowy — poprostu rozsadziłoby taki schemat. Rzeczywiście, wystarczyć winny trzy pojęcia: komunikacji lądowej i dwu różnych komunikacyj morskich.

Obszary ciążenia: periferyczny i pericentryczny.

Każdy port pierwszej wielkości ma bezpośrednie połączenia ze wszystkiemi ważniejszemi dalekiemi portami i prócz tego z licznemi drugorzędnemi dalekiemi portami, z któremi utrzymuje kontakt jak dzięki linjom regularnym, tak też i wskutek przewozów z nich lub do nich na statkach trampowych. W ten sposób *periferyczny* obszar ciążenia takiego portu obejmuje większą część globu, z nasileniem specyficznem dla danego portu w kierunku określonych wybrzeży, grup portowych, lub poszczególnych portów, z uwzględnieniem, oczywiście, różnic dla poszczególnych przewozów (towarów i ich grup, poczty, pasażerów).

Prócz tego jednakże każdy większy port posiada dobrze rozwinięty obszar ciążenia *pericentryczny*. W tym obszarze port łączy się z pobliskiemi portami, linjami i przewozami miejscowemi, dowozowo - rozdzielczemi. Tak, Londyn posiada połączenia z licznemi portami bałtyckiemi, które zaliczyć wypada do jego *obszaru ciążenia pericentrycznego*.

Obszar ciążenia pericentryczny obejmuje jednakże nietylko komunikację morską m i e j s c o w ą, — *rozdzielczą* w razie ruchu *wejściowego* z obszaru ciążenia periferycznego, lub *dowozową* w razie ruchu *wyjściowego* na obszar ciążenia periferyczny, lecz przedewszystkiem zawiera w sobie obszar ciążenia l ą d o w y, czyli *zaplecze* portu (jego Hinterland).

Oczywiście, w podziale wewnętrznym obszaru ciążenia pericentrycznego na lądowy i morski, obszar ciążenia lądowy, czyli zaplecze, należy postawić *na pierwszem miejscu*, wobec jego większego znaczenia od pericentrycznego obszaru morskiego. Ten ostatni jednakże ma również niemałe znaczenie dla portów operujących drobnicą i mających dobrze rozwinięty obszar ciążenia periferyczny.

Konkretne przykłady.

Na przykładzie Gdyni i Gdańska możemy widzieć użyteczność tych rozróżnień. Tak — Gdynia w swym obszarze pericentrycznym, prócz obszaru lądowego (zaplecza) ma dla komunikacji z Lewantem porty Tallinn i Helsingfors. Obszar periferyczny Gdyni sięga, dzięki bezpośrednim linjom, — Nowego Yorku i Halifaxu, portów Gulfu, portów południowoamerykańskich, południowo-zachodniej Afryki, Indyj Wschodnich, Dalekiego Wschodu, Australji. Z innej strony Gdynia i Gdańsk leżą w pericentrycznym obszarze ciążenia Antwerpji, Rotterdamu, Kopenhagi, Hamburga, Londynu, Amsterdamu, Göteborga i innych większych europejskich portów. Będąc natomiast w obszarze periferycznym ciążenia *dalekich* portów, polskie porty *same* liczą je *w swym* obszarze ciążenia.

Nie należy jednakże sądzić, że włączanie się do pericentrycznych obszarów ciążenia europejskich portów jest momentem ujemnym. Port winien służyć interesom handlu, zapewniając mu liczne, szybkie i tanie połączenia okrętowe. Konkurencja pomiędzy linją bezpośrednią we własnym obszarze periferycznym a linją dowozową w obszarze pericentrycznym innego portu prowadzi ostatecznie do potanienia transportu i zwiększenia częstotliwości i szybkości przewozu w danym kierunku. Niewątpliwie, z rozwojem portu bezpośrednie przewozy uzyskują przewagę, dając równocześnie możność wzmacniania i rozszerzania własnego pericentrycznego morskiego obszaru ciążenia.

Obroty towarowe przybrzeżne oraz z wnętrzem kraju drogą wodną w roku 1934

Obroty towarowe przybrzeżne oraz z wnętrzem kraju drogą wodną odgrywają już od przeszło czterech lat niewątpliwie coraz większą rolę w porcie gdyńskim. Jedną z najpoważniejszych przyczyn tego wzrostu obok wzrostu obrotów towarowych zamorskich jest przedewszystkiem fakt, iż przewóz rzeczny jest znacznie tańszy od kolejowego, co ma decydujące znaczenie szczególnie przy przewozie towarów masowych.

Obroty towarowe przybrzeżne oraz z wnętrzem kraju drogą wodną via Gdańsk i Tczew osiągnęły w 1934 roku rekordową liczbę *128.056* ton co w porównaniu z rokiem 1933 stanowi wzrost o przeszło 25.7%. To tempo wzrostu w porównaniu ze wzrostem w latach ubiegłych uległo pewnemu zahamowaniu. Rok 1933 np. w porównaniu z rokiem 1932 wykazał wzrost tych obrotów o przeszło 100%, a w zestawieniu z 1931 r. wyniósł prawie 300%. Przyczyny tego szukać należy zapewne m. innemi w wadach taboru przewożącego, jakoteż w brakach żeglugowych samej Wisły, łączących się z jej niepełną regulacją.

Analizując łączną sumę obrotów przybrzeżnych oraz z wnętrzem kraju stwierdzić należy, iż ilościowo poważniejszą grupę stanowi tu przywóz. Tak np. w 1934 r. przywóz

stanowił 77.807 t. podczas gdy wywóz — 30.250 ton. Analogiczne liczby w 1933 r. były na przywozie 64.728 t. i na wywozie 37.142 t. Tempo wzrostu natomiast wywóz wykazuje znacznie większy od przywozu w 1934 r.. wywóz wzrósł bowiem o 35,2%, przywóz zaś o 20,2%.

Obroty towarowe przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem osiągnęły w 1934 r. liczbę 11.584.4 t. wobec 12.437 t. w 1933 r., 7.099 t. w 1932 r. — Spadek obrotów w ruchu przybrzeżnym w 1934 r. wyniósł 853 t. (ok. 7%). Z ogólnej sumy obrotów przybrzeżnych przypada na przywóz 4.372,6 t. wobec 3.000,7 t. w 1933 r., oraz na wywóz 7.211,8 t. wobec 9.436,6 ton w 1933 r. Ten ok. 45%-owy wzrost przywozu wywołany został głównie dzięki zjawieniu się po raz 1-szy w 1934 r. nowej pozycji ryb z własnych połowów, przywożonych do Gdyni i zaliczanych do ruchu przybrzeżnego. Wywóz natomiast zmniejszył się o ok. 24%. Z poważniejszych pozycyj przywozu wymienić należy przedewszystkiem — wspomniane już ryby z własnych połowów — 3.451 t., nasiona oleiste — 260 t., artykuły kolonjalne, jak kakao, kawa, korzenie — 170 t., wyroby z drzewa — 94 t., żywica — 70 t., przetwory chemiczne — 58 t., nawozy azotowe — 47 t. Na wywozie natomiast są do zanotowania poważniejsze pozycje — ryż wyłuszczony, produkt pracy gdyńskiej łuszczarni ryżu — 4.926 t., śledzie — 1.105 t., warzywa — 311 t., kamienie — 100 t.. artykuły kolonjalne, jak kawa, kakao i herbata — 70 t., tłuszcze zwierz. sur. i tran — 115 t., skóry — 72 t., owoce świeże i suszone — 78 t. itp.

W porównaniu do obrotów z wnętrzem kraju drogą wodną ruch kabotażowy odgrywa dotychczas nikłą rolę. Przyczyny tego tkwią niejako w istocie ruchu, obsługującego wąski pas wybrzeża, gdzie pewne ożywienie występuje sezonowo w ciągu paru letnich miesięcy.

Zgoła inaczej przedstawiają się obroty towarowe z wnętrzem kraju. W 1934 r. osiągnęły one liczbę 116.472,2 t. wobec 89.432,7 t. w 1933 r. Na przywóz przypada tu 73.434,1 t. wobec 61.728,2 t. w 1933 r. i na wywóz — 43.038,1 t. wobec 27.704,5 t. w 1933 r. Ogólna liczba obrotów wykazuje w porównaniu z 1933 rokiem wzrost o 30,2%, z czego przywóz wzrósł o 18,9%, oraz wywóz — 55,3%.

Z towarów przywożonych do Gdyni drogą wodną z wnętrza kraju via Tczew i Gdańsk najpoważniejszą rolę nadal odgrywają przedewszystkiem: cukier, przywożony berlinkami z cukrowni położonych nad Wisłą i jej odnogami (Pakość, Kruszwica, Kapuściska Małe, Toruń itp.) oraz soda, przywożona również w ładunkach masowych, głównie z Mątw.

W wywozie natomiast z usług żeglugi śródlądowej korzysta w głównej mierze ryż wyłuszczony z gdyńskiej łuszczarni ryżu, wysyłany aż do samej Warszawy.

Zwiększający się obrót drobnicą pozwala sądzić, że stała komunikacja przez większą część roku na całym odcinku Gdynia/Gdańsk do Warszawy z przeładunkiem w Tczewie ma niewątpliwie wszelkie dane dalszego rozwoju.

Analizując bliżej te obroty podkreślić należy przeszło 90%-owy udział cukru na przywozie, ok. 8%-owy udział sody oraz coraz bardziej rozwijający się przywóz do Gdyni artykułów spożywczych z wnętrza kraju, szczególnie mąki (w 1934 r. — 2.463 t.)

W wywozie natomiast najpoważniejszemi ładunkami są: ryż wyłuszczony, tłuszcze zwierzęce i roślinne, owoce świeże i suszone, skóry, garbniki, artykuły kolonjalne, nasiona oleiste, żywica i metale różne. Udział np. ryżu wyłuszczonego w obrotach wywozu w 1934 r. wyniósł ok. 22%.

Szczegółowe obroty towarowe portu gdyńskiego z wnętrzem kraju drogą wodną w 1933 r. i 1934 r. ilustruje następujące zestawienie:

PRZYWÓZ (tony)

	1933 r.	1934 r.
nasiona	—	181
mąka	191	2.463
warzywa	110	238
cukier	58.299	61.619
soda	2.202	5.599
napoje alkoholowe	57	434
tkaniny	200	248
papier	56	178
wyroby żelazne i stalowe	224	999
różne	389	1.475
Razem	61.728	73.434

WYWÓZ (tony)

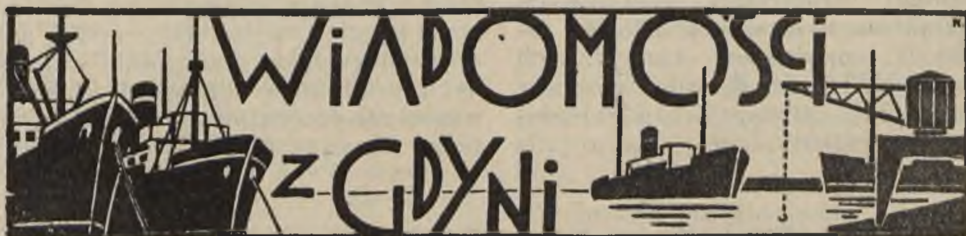
	1933 r.	1934 r.
nasiona oleiste	497	1.282
ryż wyłuszczony	9.470	9.366
owoce świeże	436	2.650
owoce suszone	358	1.290
kawa	342	285
kakao	315	1.312
herbata	193	150
korzenie	117	526
żywica	1.398	1.739
śledzie	154	768
tłuszcze i oleje roślinne	956	3.357
tłuszcze zwierzęce sur.	3.354	5.822
przetwory chemiczne	258	628
garbniki	953	1.961
skóry	1.497	3.236
wełna	713	601
bawełna	372	340
kauczuk	304	1.160
drzewo egzotyczne	106	110
wyroby stalowe i żelazne	225	290
miedź	1.630	2.332
różne	1.657	3.633
Razem	27.705	43.038

Obrót towarowy zamorski Gdyni dotychczas korzysta niemal w zupełności z usług ko-

munikacji kolejowej. Pewien wyjątek w tym obrocie towarowym stanowią dwa artykuły: cukier i soda. Oba te eksportowe artykuły dostarczane są do Gdyni niemal w zupełności przez żeglugę rzeczną.

Trwający już od szeregu lat rozwój obrotów towarowych z wnętrzem kraju drogą wodną spowodowany jest przedewszystkiem taniością przewozów rzecznych. Objaw ten, ze wszech miar pożądany, niewątpliwie przyczynić się może do dalszego rozwoju żeglugi w dalszym i środkowym biegu Wisły. To znów wpłynie korzystnie nietylko na poprawę połączeń wodnych portu gdyńskiego z macierzystem zapleczem, ale również da impuls do ożywienia gospodarczego takich portów rzecznych, jak Tczew, Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Płock i Warszawa.

Zygmunt Tymiński.



PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W STYCZNIU

W styczniu rb. statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 79.136,5 t. różnych towarów. Z tej ilości przypada na wywóz 65.605,5 t., na przywóz 10.651 t. i na przewóz między portami zagranicznemi 2.880 t.

Odpowiednie liczby dla stycznia 1934 były: 66.255,5 — ogólny przewóz, 51.694,5 — wywóz, 12.191 t. przywóz i 2.370 zagraniczne przewozy międzyportowe. Jak widać przewozy wzrosły względem zeszłorocznych styczniowych przeszło o 15%, szczególnie znaczny wzrost wykazuje eksport na statkach polskich, co się tłumaczy w dużej mierze uruchomieniem trampów Żeglugi Polskiej.

Przy podziale ładunków na poszczególne przedsiębiorstwa przypada na statki Żeglugi Polskiej 35.058 t., na statek Polsko Transatl. Tow. Okrętowego 819 t., na statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego 6.888 t. i na statki Polskarob 36.371,5 t.

Na ogólną ilość 35.058 t. przewiezionych statkami Żeglugi Polskiej przypada na przywóz 8.423 t., na wywóz 26.349 t. i na przewóz między portami zagranicznemi 286 t. Odpowiednie liczby w styczniu 1934 były: 4.824 t., 9.257 t. i 1.918 t.

Trampy Żeglugi Polskiej same wywiozły 20.505 t. towarów, przysparzając w drodze powrotnej ogółem ok. 1.000 t. ładunku dla linij regularnych Żeglugi Polskiej. Zaznaczyć wypada, że faktyczny obrót towarowy linij regularnych Żeglugi Polskiej jest znacznie większy, gdyż przedsiębiorstwo frachtuje w time charter szereg dodatkowych statków, pod banderą norweską i szwedzką. Wprowadzenie na główną linję do Rotterdamu i Antwerpji 2 budujących się statków „Puck" i „Hel" przyczyni się do dalszego zwiększenia przewozów Żeglugi Polskiej.

Statek Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego miał w styczniu 1 odjazd do N. Yorku z 251 pasażerów, 819 t. drobnicy i pocztą. W styczniu ub. roku odjechało 259 pasażerów i wywieziono 280 t. drobnicy. Widzimy więc znaczną poprawę przewozu drobnicy względem odpowiedniego odjazdu roku poprzedniego.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego wywiozły do Londynu 2.686 t. towarów w tem 1.716 przez Gdynię i 970 przez Gdańsk. Do Hull wywiozły statki Polbritu 1.974 t. towarów, w tem 1.153 t. przez Gdynię i 821 t. przez Gdańsk. Przywieziono towarów na statkach Polbritu: z Londynu do Gdyni 646 t. i do Gdańska 236 t.; z Hull do Gdyni 778 t. i do Gdańska 568 t. Naogół przesunięć znacznych w przewozach tych linij nie było. Linje te odznaczają się dużą równomiernością przewozów. Różnorodność ładunków w ostatnim roku znacznie się zwiększyła, co świadczy o zdrowych podstawach obu linij.

4 statki Polskarobu wywiozły 33.777,5 ton węgla i przewiozły między portami zagranicznemi 2.594 t. Wywieziono do Szwecji 21.665,5 t., do Norwegji 12.111 t. i do Danji 2.594 t. W 13 podróżach zawinięto do portów: Stockholm. Oslo, Göteborg po dwa razy i po 1 razie do portów: Trelleborg, Oxelösund, Haugesund. Kopenhaga, Hjörungavaag, Gefle, Limhamn.

ZEBRANIE RADY TECHNICZNEJ DLA SPRAW MORSKICH.

Dnia 25 bm. w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Warszawie odbędzie się posiedzenie Rady Technicznej dla Spraw Morskich pod przewodnictwem p. prof. Rodowicza, na którem omawiane będą sprawy półwyspu Helskiego oraz sprawy budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W STYCZNIU 1935 R.

W miesiącu styczniu ruch towarowy w porcie gdańskim wzrósł bardzo znacznie względem grudnia 1934 r. Ogółem przywieziono morzem 50.267 t. towarów (w grudniu 35.307 t.), wywieziono drogą morską 522.021 ton (w grudniu 458.120 t.)

Przywieziono: produktów mineralnych 34.655 t., produktów zwierzęcych 4.761 t., roślinnych 2.558 t., produktów chemicznych i farmaceutycznych 3.130 t., metali i wyrobów metalowych 1.813 t., surowców włókienniczych 674 t., itd.

Wywieziono: produktów mineralnych 333.270 t., produktów roślinnych 96.122 t., środków spożywczych 7.849 t., drzewa i wyrobów z drzewa 75.127 t., metali i wyrobów metalowych 981 t. i 3.930 t.

W eksporcie szczególnie duży wzrost względem grudnia wykazuje grupa drzewa, gdyż wywieziono jego w grudniu 64.457 t.

Względem stycznia 1934 r. spadek zaznacza się jedynie w grupie produktów mineralnych (węgiel), w innych grupach zaznacza się znaczna zwyżka, szczególnie w grupie roślinnych produktów (zboże), która wykazuje wzrost 90-procentowy względem odpowiedniego miesiąca 1934 r.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

DOSTAWY SYROPU ZIEMNIACZANEGO DO ANGLJI.

Syrop ziemniaczany importowany jest do Anglji głównie z Rosji oraz Belgji, zaś największym dostawcą glukozy, do której to grupy należy syrop ziemniaczany, są Stany Zjednoczone, syrop ten jednak robiony jest z kukurydzy.

			udział U. S. A.
1932	Cwt 519.000	£ 326.000.—	(Cwt 257.000 £ 181.000.—)
1933	Cwt 527.000	£ 351.000.—	(Cwt 235.000 £ 158.000.—)
1934	Cwt 519.000	£ 288.000.—	(Cwt 243.000 £ 149.000.—)

Udział Ameryki Północnej wynosił przeciętnie 45 — 48% całego importu do Anglji, przyczem dostawy są naogół regularne w ciągu całego roku. Natomiast import rosyjski jest zmienny, wynosił on w r. 1932 Cwt. 74.000, w roku 1933: Cwt. 205.000, zaś w r. 1934 tylko: Cwt. 126.000.

Import glukozy do Anglji ma tendencję zniżkową; mianowicie produkcja glukozy z kukurydzy w samej Anglji wzrasta z każdym rokiem, głównie dzięki technicznym uproszczeniom transportu i dostawy.

Przed dwoma laty zastosowano do przewozu syropu wagony-tanki, zawierające ok. 10 ton towaru. W chwili załadowania syrop posiada taką temperaturę, że nadchodzi do fabryki w stanie płynnym, niestężonym, wobec czego może być używany bezpośrednio do produkcji bez poprzedniego przedwstępnego przygotowania.

Oprócz tego dostawa w tankach umożliwia doprowadzenie syropu do kotłów tańszym kosztem, gdyż manipulacje beczkami, zawierającemi towar importowany, są zbyteczne. Według obliczeń poszczególnych firm nowy sposób dostawy syropu z fabryki wagonami bezpośrednio do producenta cukierków wzgl. ciastek, jest równoznaczny z rabatem 30% od cen rynkowych za syrop, wobec czego wielkie wytwórnie cukierków itd. nie mają żadnego zainteresowania dla syropu importowanego.

Towar polski może liczyć na zbyt jedynie wśród firm, dostarczających syrop do małych wytwórni.

Rosja ofiaruje swój towar obecnie po £ 7.15.0 za 1016 kg cif porty angielskie. Na niską cenę wpływa fakt niejednakowej jakości tego towaru. W celu wprowadzenia syropu polskiego i utrwalenia jego dostaw cenę należy dostosować do notowań syropu rosyjskiego.

Belgijski syrop ziemniaczany kosztuje obecnie £ 10.0.0 za 1016 kg cif Anglja, przyczem jest zawsze regularnej jakości.

Syrop pakowany jest do beczek nowych z drzewa twardego t. j. z dębiny lub buczyny, przyczem zawartość jednej beczki wynosi 6—7 cwt. Importer nie płaci za beczki.

Akcyza od glukozy wynosi szyl. 2/1½ od 1 cwt. dla towaru angielskiego płynnego.

Akcyza wraz z cłem dla towaru importowanego pobierana jest w sposób następujący:

Syrop płynny

zagraniczny obcy:	szyl. 5/4 od 1 cwt.
preferencyjne dla Imperjum:	2/8 od 1 cwt.
preferencyjne dla kolonij:	2/2 od 1 cwt.

P. I. E.

NOWE OGRANICZENIA DEWIZOWE W BRAZYLJI.

W dniu 16 stycznia rb. Banco do Brasil chwilowo zaprzestał przydzielać dewizy po kursie oficjal. na potrzeby importerów. Zarządzenie to zostało wydane w związku z brakiem dostatecznego zapasu dewiz po pokryciu ostat-

nich płatności u bankierów angielskich, z tytułu amortyzacji i spłaty procentów od długów państwowych, oraz pozostaje w ścisłym związku z niedawnym wyjazdem brazylijskiej misji finansowej do New Yorku, która ma na celu zawarcie traktatu handlowego ze St. Zjedn. i opracowanie podstaw dla zaciągnięcia pożyczki.

Do czasu wyjaśnienia sytuacji dewizowej i skonkretyzowania wspomnianych wyżej posunięć finansowych, Banco do Brasil zatrzymuje dewizy z eksportu kawy na spłatę zobowiązań z tytułu zagranicznych długów państwowych. Importerzy brazylijscy mogą obecnie opłacać należności za importowane artykuły, nabywając potrzebne dewizy po t. zw. wolnym kursie. Ze względu jednak na znaczną rozpiętość pomiędzy kursem wolnym a oficjalnym (60% potrzebnych dewiz przydzielał dotąd Banco do Brasil po kursie oficjalnym), należy wątpić, by importerzy zakupywali dewizy po kursie wolnym, gdyż straciliby możność osiągnięcia zysku za artykuły, kalkulowane przy zamówieniu po kursie dogodniejszym; ponadto zapas dewiz na rynku, po kursie wolnym, nie jest wystarczający na pokrycie zapotrzebowania importerów.

Wobec powyższego zapłata za artykuły importowane do Brazylji będzie podlegała dalszej zwłoce i nowym utrudnieniom, do czasu poprawy sytuacji dewizowej, oraz wydania odnośnych zarządzeń przez brazylijskie czynniki kompetentne. *P. I. E.*

CZECHOSŁOWACKI INSTYTUT EKSPORTOWY.

W Pradze utworzony został Czechosłowacki Instytut Eksportowy, który udziela wszelkich informacyj dotyczących eksportu i importu czechosłowackiego. Instytut ten wydaje biuletyn eksportowy, który gotowy jest przesyłać gospodarczym i handlowym instytucjom na terenie Gdyni, w drodze wymiany lub abonamentu.

Adres tego Instytutu jest następujący: Exportní Ústav Ceskoslevenský — Praha VII Veletrzni palac.

TOWARZYSTWO DLA HANDLU POLSKO-PALESTYŃSKIEGO.

Z inicjatywy Palestyńsko-Polskiej Izby Handlowej i Przemysłowej w Tel-Aviv zostało założone niedawno Towarzystwo dla Wymiany Handlowej między Polską a Palestyną pod firmą „Poleretz“ z siedzibą w Tel-Aviv. Towarzystwo, które narazie zajmuje się tylko komisową i prowizyjną sprzedażą różnych towarów polskich w Palestynie i sąsiadujących z nią krajach Bliskiego Wschodu, oraz sprzedażą produktów Palestyńskich w Polsce, zarejestrowane jest jako jawna spółka handlowa. Przewidziane jest jednak przekształcenie spółki na towarzystwo akcyjne.

Lista osób i firm wchodzących w skład spółki nie jest jeszcze ostateczna. Toczą się pertraktacje w sprawie przystąpienia dalszych firm i osób do tej spółki.

Spółka zamierza utrzymywać ścisły kontakt i współpracować z istniejącemi już firmami dla wymiany handlowej między Polską a Palestyną, w szczególności z założonem już w tym celu przez Polsko-Palestyńską Izbę Handl. w Łodzi Towarzystwem Handlowem.

Dla finansowego poparcia spółki stworzone zostało towarzystwo holdingowe pod firmą „Eastern Banking & Commercial Cooperation Ltd.“ z pełnowpłaconym kapitałem akcyjnym w sumie 10.000 funtów palestyńskich.

Zostało postanowione, że wszelkie towary komisowe mają być wysyłane pod adresem towarzystwa holdingowego, które wydaje je spółce handlowej sukcesywnie według swego uznania i które bierze odpowiedzialność wobec zleceniodawcy za zobowiązania. Oznacza to w praktyce, że kapitał dyspozycyjny i gwarancyjny spółki handlowej wynosi 15.000 funtów.

Towarzystwo holdingowe i spółka handlowa przystąpiły już do pracy organizacyjnej. Ich adres: Tel Aviv, Jaffa Tel Aviv rd. 35

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 STYCZNIA DO 7 LUTEGO 1935 R.

ARGENTYNA. Zarządzenie Min. Finansów z dn. 23 grudnia 1934 r. upoważniło Biuro kontroli Dewizowej do przyjmowania wniosków od importerów o przydział walut jeszcze przed dokonaniem odprawy celnej, o ile uprzednie pozwolenie przywozowe zostało wydane zgodnie z obowiązującemi przepisami. Importer musi przed złożeniem wniosku złożyć depozyt bankowy w wys. 10% sumy żądanych dewiz i przedłożyć gwarancję bankową.

AUSTRJA. Kontyngenty przydzielane na luty 1935 r. na węgiel uległy zredukowaniu, przyznano 70.000 ton, podczas gdy w lutym roku ubiegłego kontyngent wynosił 80.000 ton. Kontyngent dla Polski ustanowiony został na 52.000 ton.

BELGJA. Z dniem 1 lutego 1935 r. weszły w życie nowe zmiany stawek celnych na następujące artykuły: poz. 307 b) kwasy oleiste za 100 kg 34.60 fr. (łącznie z dodatkową opł.), poz. 596a) materjały impregnowane 317.50, poz. 596b) inne materjały 103,50 — poz. 786 c. szyferki do pisania lub rysowania w oprawie lub bez — 55,20; poz. 801 papier azbestowy 161.—, poz. 802 sznury azbestowe a) 1) 69.— a) 2 — 598.—, 802 b) 82.80 fr. poz. 803 artykuły azbestowe a) 1) 299,— a) 2. 598,—, 803 b) 207 fr., — poz. 1076 baterje suche a) 184 fr., b) 230 fr., c) 414 fr.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 28. I. 1935 zostały opublikowane nowe celne dodatki do ceł na zboże w wys. następującej: poz. 24 żyto 33,— kc., poz. 25 jęczmień 32,— kc., poz. 26 owies 29,— kc.

Z ważnością od dnia 29. I. 1935 zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz nasion buraka pastewnego z poz. ex 52 czechosłowackiej taryfy celnej.

ESTONJA. Z dniem 29 stycznia 1935 podwyższone zostało cło wywozowe na brzezinę.

Z dniem 14 stycznia 1934 r. wszedł w życie cały szereg zmian celnych w taryfie estońskiej. Zmiany polegają na zmianie nomenklatury, pozatem zwyżką cła objęte zostały m. in. nawozy sztuczne w workach 0,0025 kor. od 1 kg br. (dotychczas bez cła), obuwie z chevreau 10 kor., bawełna surowa, kwiaty cięte, wełna czesankowa, nici. Obniżone zostało natomiast cło na nitki kauczukowe, gazomierze aparaty elektryczne itp.

FRANCJA. Według rozporządzenia z dnia 3. I. 1935 roku przywóz szeregu chemikaljów (poz. tar. celnej: 038,039. 039 bis, 053. 0111. 0113. 0115 bis, ex 0130, 0147; 0151, 0155, 0193 bis, 0191. 0200, 0201 bis) wymaga uprzedniego uzyskania licencji. Zarządzenie objęła m. in.: cjanki potasu i sodu. inne cjanki, kwas chromowy, chromian cynku, ałun chromowy, tlenki żelaza, kwas molibdenowy i sole, tlenki ołowiu, sole ołowiu, alkohol butylowy, metylowy oczyszczony, aceton i octan butylowy.

W związku z utrudnieniami, jakie powoduje przymus znakowania wyrobów szklanych. Generalna Dyrekcja Celna komunikuje, że w najbliższej przyszłości przepisy te ulegną zmianie narazie w wypadkach, kiedy umieszczenie znaku jest niemożliwe ze względów technicznych, towary te mogą być importowane do Francji bez umieszczenia znaku na danym przedmiocie, wystarczy etykieta na opakowaniu.

JUGOSŁAWJA. Dnia 29 grudnia 1934 r. Ministerstwo Skarbu wydało rozporządzenie, według którego banki upoważnione do wykonywania operacyj dewizowych, sprzedać mgą co miesiąc, bez specjalnego pozwolenia Banku Narodowego, obce waluty równowartości 300 dinarów od osoby. Równocześnie Ministerstwo zezwoliło na wolny wywóz z Jugosławji 300 dinarów od osoby.

PANAMA. W dniu 28 grudnia 1934 r. wydana została ustawa o uregulowaniu wolnego handlu w Panamie, wprowadzająca bezcłowy przywóz szeregu towarów od 1. VI. 35. Ustawa z 3 stycznia 1935 zniosła wszelkie postanowienia dekretów wydanych przed 1. XII. 1934. M. in. przewidziano, że od towarów, których dokumenty są skierowane do banków lub komisjonerów w strefie kanałowej amerykańskiej, pobierane będą prócz istniejących ceł 50%-we dopłaty.

UNJA POŁUDN. - AFRYKAŃSKA. W celu ułatwienia przywozu poniższych artykułów potrzebnych dla przemysłu miejscowego, zostały wprowadzone ulgi lub zwolnienia od cła w zakresie następującym:

Przemysł wyrobu kwasów:

Odporne na kwasy cegły. dachówki, kafle. Przemysł drukarski, litograficzny. introligatorski, wyrobu atramentów i tuszów, oraz pudełek tekturowych. Bielony papier sulfitowy do wyrobu marszczonego papieru do pakowania i obijania.

Wprowadzone zostało „zwykłe“ cło dumpingowe („ordinary“ dumping duty) na następujące artykuły żelazne i stalowe, importowane z Belgji, Niemiec, Francji (łącznie z Zagłębiem Saary) i Luksemburga: łączniki stalowe, rynny, żłóbki, etc., żelazo, równo i nierówno — kątowe (equal and unequal angles), sztaby, żelazo płaskie, podkładki, pręty okrągłe lub kwadratowe, podkłady, szyny, wagi do 30 lb. (yard bieżący), łubki do szyn.

WIELKA BRYTANJA. Przedłożony został komisji taryfowej do zatwierdzenia projekt zwyżki cła na kapelusze, stożki. berety i t. p. filcowe.

WŁOCHY. W dniu 25 stycznia 1935 weszło w życie zarządzenie rozciągające przepisy dewizowe na kolonje włoskie.

Gazetta Ufficiale z dnia 19 stycznia 1935 roku Nr. 16 ogłasza dekret minist. z 31. 12. 1934 określający charakterystykę surowców dopuszczonych do przeróbki w rafinerjach olejów mineralnych, wydany jako uzupełnienie do król. dekretu z 2. 11. 1934 Nr. 1741.

Surowce naftowe, które dopuszczone są do wwozu bezcłowego celem przeróbki w rafinerjach winny odpowiadać następującym cechom:

a) Ropa naftowa: pod pojęciem tem rozumieją się oleje mineralne, koloru ciemnego i o charakterystycznym zapachu, zawierające na wagę niewięcej niż 60% olejów dystylowanych przy temperaturze do 300° C. Nie mogły one być poddane jakiejkolwiek przeróbce za wyjątkiem dekantacji (osadzenia) i odwodnienia i nie powinny dać się zastosować wprost dla celów oświetlenia, napędu motorów wybuchowych w ogólności i jako smary. Towarzyszyć im musi świadectwo pochodzenia wydane przez władzę lokalną kraju eksportującego, legalizowane przez właściwy Konsulat włoski, stwierdzający, że oleje te pochodzą z danego terytorjum i nie podlegały żadnej przeróbce zasadniczej.

b) Pozostałości podystylacyjne (mazut): jako takie rozumieją się takie pozostałości podystylacyjne olejów mineralnych, które zawierają na wagę niewięcej aniżeli 20% olejów dystylowanych do 300° C., nienadające się do oświetlania ani jako smary.

Gazetta Ufficiale z dnia 28 stycznia 1935 roku ogłasza dekret królewski dat. 17. I. 1935 roku wprowadzający szereg zmian stawek celnych włoskiej taryfy.

Zmiany dotyczą następujących pozycyj taryfy: do poz. 769 produkty chemiczne organiczne itp. wprowadzony zostaje produkt: difenilurea (akardite); do poz. 780 produkty lecznicze syntetyczne itp. wprowadzony zostaje produkt: difeniluretano.

Difeniluretano, przeznaczony jako środek żelatynizujący w fabrykacji produktów wybuchowych korzysta ze specjalnej taryfy zniżonej 143 lirów za kwintal oprócz opłaty 15% ad valorem. oraz zwolniony jest od taksy za spirytus w nim zawarty albo użyty do jego wyrobu.

Poz. 247 bis włókna sztuczne (fibra)
a) w stanie surowym.
1. pojedyńcze:
alfa — w płytkach — 5,50 lir. za kg.
beta — w nitkach — 11 lir. za kg.
2. podwójne lub skręcone — cło jak wyżej plus 1,85 od kg.
b) barwione:
cło jak lit. a) plus 0.90 od kg.

W Gazetta Ufficiale z dnia 28 stycznia br. Nr. 23 ukazał się dekret ministerjalny z daty 18. I. 35 wprowadzający do istniejącej listy zakazów nowe pozycje.

poz. taryfy:	
64	pszenica
70 a	mąka pszenna
273 a,b	przedmioty szyte z jedwabiu
281 b	żelazo wolframowe w stanie surowym, zawierające od 5 do 90% molibdenu,
281 g	żelazo tytanowe w stanie surowym. zawierające od 5 — 90% tytanu,
281 h	żelazo wolframowe w stanie surowym, zawierające od 5 — 90% wolframu,
281 i	żelazo wanadowe w stanie surowym, zawierające od 5 — 90% wanadu,
480	maszyny i aparaty do ogrzewania, oziębiania, dystylowania, zagęszczania i t. p. z wężownicą,
497 ter b	bezpieczniki termojoniczne oraz prostownikowe,
520 b	traktory,
z 565	talk,
z 649a,b,c,	benzol,
658 a/1	olejki i esencje,
658 a/5	olejki i esencje niewymienione,
661	perfumy syntetyczne i ich esencje,
775	kamfora,

poz. 19 tar. celnej — zakaz pozostaje rozszerzony,
poz. 19 a mięso świeże, również chłodzone,
z 19 b mięso mrożone: wieprzowe.

Na posiedzeniu Rady Ministrów z dnia 15 stycznia 1935 r. uchwalono podwyższyć kontyngent na drzewo zwykłe, w stanie surowym, przeznaczone do wyrobu miazgi drzewnej sposobem mechanicznym lub chemicznym (celuloza).

Dotychczasowy kontyngent wynosił 800.000 kwint. rocznie przy stosowaniu opłaty celnej w wysokości 1 litra od 1 q.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Antwerpji pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami artykułów farmaceutycznych, gumowych i medycznych. P/3236/47/Ż.

Firma w Helsingforsie interesuje się importem skór zamszowych do Finlandji. P/2111/58/Ż.

Szereg firm w Finlandji interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami skór wszelkiego rodzaju. P/31662/58/Ż.

Firma w Meksyku pragnie importować z Polski różne związki chemiczne jak: siarczan sodu, kwas octowy i związki chem. używane w przemyśle tekstylnym. P/3205/47/Ż.

Firma palestyńska interesuje się importem różnych przyborów krawieckich z Polski. P/2136/64/M.

Firma włoska poszukuje dostawców trzonków do wyrobu pendzli do golenia z drzewa brzozowego, politurowanego, galalitu, trolonu i proteolitu. P/2711/64/Sz.

Zarząd Unji Południ. Afrykańskiej ogłosił przetarg na dostawę linij szkolnych. Sprawa b. pilna. — P/3487/61/Sz.

W najbliższym czasie przybywa do Warszawy szef zakupów poważnej firmy amerykańskiej. Poszukuje wszelkiego rodzaju tanich artykułów 5—10 centowych do sprzedaży w sklepach łańcuchowych. Szczegóły w Instytucie. P/2502/63/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA

— **KATASTROFALNA SYTUACJA RYBAKÓW I WĘDZARŃ W PEŁNI SEZONU SZPROTOWEGO.** Obecne położenie rybaków i wędzarń na wybrzeżu, można określić jako ogólną katastrofę. Mimo pełnego sezonu połowów szprotów, nikt nie jest zadowolonym, ani rybacy, ani wędzarnie, ani też kupcy, gdyż nikt nie zarabia. Chaos, bezplanowość, dzika konkurencja zbierają swój plon, ze szkodą tak dla rybołówstwa morskiego jak i dla handlu i przemysłu rybnego. Rok ubiegły sezonu szprotowego, gdzie zdołano utrzymać ceny płacone rybakom na jednakowym poziomie i po stałej cenie sprzedawano szproty wędzarniom, które tem samem znajdowały się w jednakowych warunkach konkurencyjnych, należy do nieosiągalnego dziś ideału. W sezonie bieżącym nie udało się już Spółdzielni opanować odbioru całości połowów, zaopatrywać wędzarnie wszystkie i tem samem wprowadzić konieczny czynnik jednakowych cen. Polityka sztywnych cen, nie liczących się z konkurencją Gdańska i życiową sytuacją na naszem wybrzeżu, umożliwiła kutrom nie należącym do Spółdzielni łowienia bez ograniczeń i po cenach niższych, przez co zdobywały one na swych klientów coraz to nowe wędzarnie, zaopatrywane poprzednio przez Spółdzielnię. Rybacy ograniczeni w połowach spoglądają z zadrością na rybaków łowiących codziennie i bez ograniczeń i sprzedających taniej od nich szproty. Rybacy otrzymujący od Spółdzielni wyższe ceny, w rezultacie zarabiają dużo mniej, bo nie zawsze mogą wyjeżdżać na połowy i łowić bez ograniczeń. Z sytuacji tej korzystają wędzarnie, gdyż mogą kupować dużo taniej poza Spółdzielnią, a tem samem mogą skutecznie konkurować z wędzarniami zaopatrywanemi przez Spółdzielnię Rybaków. Ale nawet w wędzarniach kupujących szproty w Spółdzielni zapanowała dzika konkurencja, nie licząca się z kupiecką kalkulacją, a dążąca tylko do sprzedaży wędzonych szprotów po każdej choćby najniższej cenie. Spadek zaś cen odstrasza kupca — wędzonych ryb — w kraju, który stale czeka chcąc jeszcze taniej kupić szproty.

W tej sytuacji, tylko planowa akcja wszystkich czynników mogłaby tu pomóc.

— **CZY RYBACZKA JEST KUPCEM?** Urząd Skarbowy w Gdyni stanął w ostatnich dniach na stanowisku że sprzedaż ryb na rynku, przez rodzinę rybaka, może być wykonywaną po wykupieniu świadectwa przemysłowego. Tymczasem jest rzeczą ogólnie znaną, że sprzedaż tych ryb pochodzących z własnego połowu rybaka, nie może być inaczej traktowaną jak np sprzedaż produktów gospodarstwa wiejskiego przez wieśniaczkę na placu targowym. Rybaczki wychodzą na targ w zależności od połowów i dając konsumentowi towar z pierwszej ręki przyczyniają się do potanienia ryb morskich. Ilości sprzedawanych ryb są bardzo małe, a miasto dotychczas nie zdobyło się nawet na urządzenie choćby najbardziej prymitywnej hali targowej na ryby.

Przymus wykupywania świadectw przemysłowych przez rybaczki, usunie rybaka z targu zdając go zupełnie na wyzysk pokątnych handlarzy ze szkodą przedewszystkiem konsumenta. Roczne wpływy

niektórych rybaczek z ryb sprzedawanych na targu nie przenoszą nawet trzystu złotych.

— **NOTOWANIA CEN.** W porcie rybackim w Gdyni w ciągu ubiegłego tygodnia płacono:

A. **Importowane śledzie solone:** angielskie bez zmiany, islandzkie bez zmiany, śledzie holenderskie notowano franco wagon, oclone, za t. zw. jarmuckie od 73 do 76 zł za dużą beczkę — wielkość matis i smolmatis, matfulle o jeden złoty droższe. Norweskie śledzie solone SLOO, wielkość 5/600 i 6/700 podrożały o cztery złote na dużej beczce (mała ilość tych gatunków w Norwegji) dochodząc do 39 zł.

B. **Inne ryby importowane,** — bez zmian w stosunku do cen ubiegłego tygodnia.

C. **Przeróbka uszlachetniająca** z importowanego surowca: F-a POLONIA: oclone, franco wagon: śledzie solone, francuskie, pełne, za 1/1 beczkę 67 zł, śledzie solone belgijskie, puste za 1/1 beczkę 57 zł, śledzie szwedzkie: 30/40—40/50 72 zł, śledzie solone oryginalne jarmuckie II trade 75 zł, śledzie solone norweskie SLOO 5/600 i 6/700 — 34 zł.

D. **Polskie połowy:** szproty świeże, rybacy zjednoczeni w Spółdzielni otrzymali 3 zł za ctr (50 kg); szproty świeże, rybacy za ilości ponad dozwolony kontyngent 2 zł za ctr (50 kg); szproty świeże rybacy poza Spółdzielnią: od 80 gr do 3 zł za ctr (50 kg); szproty świeże Spółdzielnia sprzedawała wędzarniom 3,30 zł za ctr (50 kg); szproty świeże wędzarnie kupowały poza Spółdzielnią od 80 gr do 3 zł; szproty świeże Spółdzielnia sprzedawała handlarzom 2 zł za ctr; szproty wędzone, sprzedawały wędzarnie od 13 gr do 18 gr za funt; łosoś świeży, płacono rybakom w Helu, małe sztuki 4 zł za kg; łosoś świeży, duże sztuki 4,40 zł za kg; śledziki świeże, płacono rybakom w Helu 0,20 zł za kg; flądry świeże 0,40 zł za kg. dorsze żywe 0,30 zł za kg.

KOMUNIKATY

ZAPRZYSIĘŻENIE REWIZORA KSIĄG I RZECZOZNAWCY.

W dniu 20 lutego br. zaprzysiężony został przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni mgr. iur. Józef Witek z Bydgoszczy, jako rewizor ksiąg handlowych i rzeczoznawca z dziedziny bankowości, na obwód Izby. Zaprzysiężenia dokonał, w zastępstwie nieobecnego Prezesa Izby, p. Wiceprezes Byczkowski, w obecności Radców Izby pp. Br. Garbowicza i K. Muchy oraz Dyrektora Izby, mgr. pr. H. Krupskiego.

STYPENDJA FACHOWE DLA PRZEMYSŁU ROLNO-SPOŻYWCZEGO.

Z inicjatywy Państwowego Instytutu Eksportowego Fundacja Kościuszkowska w New Yorku uruchamia w najbliższym czasie kilka stypendjów fachowych, przeznaczonych wyłącznie dla osób, pracujących w dziedzinie przemysłu rolniczo-spożywczego, celem pogłębienia ich wiadomości przez roczną pracę w zakładach przetwórczych i naukowo-badawczych w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Kandydaci na te stypendja winni złożyć do dnia 15 marca rb. odpowiednie wnioski.

Fundacja Kościuszkowska wymaga od kandydatów odpowiedniego przygotowania fachowego, znajomości języka angielskiego oraz zobowiązania się, że kandydat będzie po wykorzystaniu stypendjum pracował w danej dziedzinie na terenie Polski, przyczem wytyczną winno być nie naśladowanie metod amerykańskich, lecz przystosowanie poczynionych obserwacyj do warunków polskich.

Ze swej strony Fundacja wraz z zainteresowanemi czynnikami fachowemi w Polsce zapewnia stypendyście w ciągu roku wystarczające lecz skromne utrzymanie na miejscu pracy w Stanach Zjednoczonych (1.000 dolarów), oraz możność korzystania ze wskazówek i doświadczenia fachowców polskich, którzy pracowali już w czołowych zakładach amerykańskich.

Fundacja zamierza udzielić w roku 1935 stypendja w następujących działach:

Przemysł mięsny:

A. 1 stypendjum dla zapoznania się z przemysłem wędliniarskim (surowce — przerób — a zwłaszcza peklowanie — jakość — wysyłka — kalkulacja);

B. 1 stypendjum dla innej wybranej gałęzi przemysłu mięsnego (uboczne produkty uboju, chłodnictwo, skóry i jelita, lub inny dział).

Przemysł mleczarski:

C. 1 stypendjum dla zapoznania się z wybraną gałęzią przemysłu mleczarskiego (serowarstwo, mleczarnie miejskie, lub inny dział).

Przemysł drobiarsko-jajczarski:

D. 1 stypendjum dla zapoznania się z wiedzą i metodami zbioru, oceny, standaryzacji, przechowywania, wysyłki drobiu i jaj.

Wybrani stypendyści będą pracowali zależnie od swojej specjalności w ciągu roku od jesieni 1935 naprzemian w wyspecjalizowanych zakładach naukowo - badawczych, oraz praktycznie w zakładach przetwórczych jako pracownicy fizyczni.

Kandydaci ubiegający się o jedno z powyższych stypendjów winni:

1) wykazać się przygotowaniem teoretycznem w swojej specjalności, odpowiadającem wykształceniu uniwersyteckiemu,
2) posiadać odpowiednie doświadczenie praktyczne w przemyśle rolnym (referencje),

3) władać dostatecznie językiem angielskim w słowie i piśmie, (względnie uzupełnić braki do 1. IV. 35),
4) zobowiązać się do przestrzegania ułożonego planu pracy fachowej w Stanach Zjednoczonych i pracowania po powrocie w danej dziedzinie przemysłu w Polsce w sposób umożliwiający ogółowi zużytkowanie poczynionych obserwacyj fachowych.

Termin zgłoszeń kandydatur upływa dnia 15 marca 1935 r.

Ze względu na konieczność indywidualnego rozpatrywania zainteresowań uprasza się o możliwie wczesne zgłaszanie się pod:

„Stypendja fachowe"
Państwowy Instytut Eksportowy,
Warszawa, ul. Elektoralna 2.

Instytut udziela wszelkich bliższych informacyj, oraz w porozumieniu z zainteresowanemi czynnikami gospodarczemi przedstawi do dnia 1. IV. 1935 r. wybranych kandydatów Fundacji Kościuszkowskiej do zaaprobowania. O wyborze decydują wyłącznie kwalifikacje posiadane przez kandydata, przyczem samo zgłoszenie kandydatury nie obowiązuje Fundacji względnie innych czynników do udzielenia stypendjum.

KOMUNIKAT IZBY PRZEMYSŁOWO HANDLOWEJ W SPRAWIE OBOWIĄZKU ZAWIERANIA I REJESTRACJI UMÓW O NAUKĘ W PRZEMYŚLE I HANDLU.

W myśl obowiązujących przepisów*) zakłady przemysłowe i handlowe mogą zatrudniać uczniów przemysłowych wyłącznie na podstawie pisemnej umowy, stwierdzającej warunki nauki w danem przedsiębiorstwie. Wzbronione jest przytem bezpłatne zatrudnianie uczniów, jak również pobieranie wynagrodzenia za naukę.

Umowa o naukę winna być zawarta najdalej w ciągu 4-ch tygodni od dnia rozpoczęcia nauki i określać przemysł, w którym uczeń ma być kształcony, czas trwania nauki, wzajemne świadczenia stron i warunki rozwiązania umowy.

Umowę należy sporządzać w 2-ch egzemplarzach, podpisanych przez strony. Jeśli uczeń ma mniej od 21 lat, umowę winien podpisać również ojciec lub opiekun ucznia.

Na pracodawcy ciąży obowiązek przesłania najdalej w ciągu 14 dni po zawarciu umowy odpisu tej umowy do właściwej terytorjalnie Izby Przemysłowo Handlowej, a jeśli jest członkiem zrzeszenia przemysłowego**), to i do zrzeszenia.

Zrzeszenia przemysłowe mogą zobowiązać swych członków do zawierania umów o naukę przed zrzeszeniem.

O ile umowa została zawarta przed zrzeszeniem, obowiązek przesłania odpisu umowy Izbie Przemysłowo Handlowej ciąży na zrzeszeniu.

Pracodawca winien zawiadamiać Izbę Przemysłowo Handlową w ciągu 14 dni również o każdej zaszłej w warunkach umowy zmianie.

Przepisy w przedmiocie zawierania i rejestrowania umów o naukę odnoszą się tylko do uczniów przemysłowych, natomiast nie odnoszą się do praktykantów, czyli do osób uzupełniających przez praktykę teoretyczne wiadomości fachowe, uzyskane w szkole zawodowej, niezależnie od jej stopnia.

Opłata za rejestrację umowy w Izbie Przemysłowo Handlowej wynosi zł. 10.— od umowy, którą to kwotę należy wnieść do kasy Izby, albo wpłacić na konto czekowe PKO. Nr. 204.415.

Wobec tego, że dotychczas znaczna część umów o naukę nie została jeszcze zarejestrowana zgodnie z przytoczonemi wyżej przepisami prawnemi, Izba Przemysłowo Handlowa w Gdyni przypomina wszystkim przedsiębiorstwom w jej okręgu, które zatrudniają uczniów przemysłowych, o ciążącym na nich obowiązku niezwłocznego zarejestrowania wszystkich umów o naukę, zawartych **po dniu 15 sierpnia 1934 r.**

Osoby, które nie zarejestrują umowy o naukę lub też zaniedbają obowiązku powiadomienia o zaszłych w umowie o naukę zmianach, podlegają rygorom przewidzianym w art. 126 Rozp. Prez. Rzplitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowem (grzywna do 1.000 zł i areszt do 14 dni) oraz w art. 6 Rozp. Prez. Rzplitej z dnia 15 lipca 1927 r. o Izbach Przemysłowo Handlowych (grzywna do 300 złotych.)

Z uwagi na ciążący na Izbach Przemysłowo Handlowych ustawowy obowiązek prowadzenia rejestru umów o naukę, Izba Przemysłowo Handlowa w Gdyni zamierza po dniu 1 kwietnia br. przeprowadzić w swym okręgu odpowiednią kontrolę.

Pragnąc ułatwić zainteresowanym orjentację w przepisach o uczniach przemysłow., Izba Przemysłowo Handlowa w Gdyni wydała drukiem schemat wzorowej umowy o naukę w przemyśle. Schemat ten jest do nabycia w Izbie za opłatą 10 gr. od egzemplarza.

*) Art. 116 Rozp. Prezydenta Rzplitej z dnia 7-go czerwca 1927 r. o prawie przemysłowem (Dz. U. R. P. Nr. 53 poz. 468) w brzmieniu ustawy z dnia 10 marca 1934 roku (Dz. U. R. P. Nr. 40 poz. 350).

**) W rozumieniu prawa przemysłowego (art. 69 i nast. wymienionego wyżej rozporządzenia).

KOMUNIKAT PAŃSTW. INSTYTUTU EKSPORTOWEGO O OBOWIĄZKU ODPOWIEDZI NA LISTY ZAGRANICZNE.

Państwowy Instytut Eksportowy stale spotyka się z wypadkami, iż eksporterzy polscy pomijają milczeniem listy, nadchodzące do nich w sprawach handlowych od firm zagranicznych. Fakty tego rodzaju pozostają w drastycznej sprzeczności z podstawowemi dobremi obyczajami, istniejącemi w handlu międzynarodowym. Instytut miał możność stwierdzić, iż wśród kupców zagranicznych fakty takie uważane są za dowód braku wyrobienia handlowego ze strony firmy polskiej i częstokroć wystarczają do zerwania z nią stosunków.

Pominięcie milczeniem zagranicznego listu handlowego, zwłaszcza inicjującego kontakt kupiecki, nie może być uważane za drobne jedynie niedopatrzenie. Pomijając bowiem skutki, jakie nieodpowiadanie na listy handlowe powoduje dla firmy dopuszczającej się tego przekroczenia dobrych zwyczajów kupieckich należy stwierdzić, że powtarzające się praktyki tego rodzaju rzucają cień na sprawność handlową ogółu naszego kupiectwa eksportowego, a temsamem muszą być uznane za działanie na szkodę interesu publicznego.

W konsekwencji Państwowy Instytut Eksportowy poczuwa się do obowiązku bardzo rygorystycznego występowania wobec przedsiębiorstw lekceważących obowiązek odpowiadania na listy zagraniczne, korzystając w tym względzie ze współdziałania innych urzędów państwowych oraz samorządu gospodarczego. Aby przytem uniknąć wszelkich nieporozumień, Instytut po przeprowadzeniu badań na terenie zagranicznym oraz po zapoznaniu się z uzansami handlowemi ustalonemi w tym względzie przez krajowe Izby Przemysłowo Handlowe — stwierdza, że:

> W zasadzie należy udzielać odpowiedzi na wszelkie listy nadchodzące z zagranicy w sprawach handlowych, a dopuszczalne jest zaniechanie odpowiedzi na: 1° Okólniki (tj. pisma nieadresowane imiennie i niepodpisane ręcznie), 2° Zapytania i oferty, na które przed zupełnie niedawnym czasem temu samemu nadawcy udzielono już odpowiedzi negatywnej oraz 3° na zapytania i oferty nie mające żadnego związku z działalnością przedsiębiorstwa. Odpowiedź, przynajmniej prowizoryczna, winna być udzielona natychmiast.

Pominięcie milczeniem listu nie należącego do żadnej z powyższych trzech kategoryj względnie zwłokę w odpowiedzi Państw. Instytut Eksportowy uważać będzie za zaniedbanie obowiązków ciążących na każdem przedsiębiorstwie wobec ogółu eksporterów polskich, oraz wobec interesu publicznego, a temsamem za okoliczność dyskwalifikującą dane przedsiębiorstwo jako pełnowartościowego eksportera. Rygory, stosowane dotąd przez Instytut wobec przedsiębiorstw takich będą obecnie zaostrzone, aż do odmówienia im usług ze strony instytucyj sprawujących pieczę nad eksportem, oraz do wskazywania takich przedsiębiorstw wszelkim zainteresowanym urzędom państwowym, jako szkodników, — obniżających prestige gospodarczy Rzeczypospolitej zagranicą.

SPRAWY PODATKOWE

ODROCZENIE TERMINU SKŁADANIA ZEZNAŃ DO 1 KWIETNIA.

W Dzienniku Ustaw Nr. 9 z dnia 14. bm. ogłoszone zostało rozporządzenie Min. Skarbu w przedmiocie przesunięcia terminu do składania zeznań dla wymiaru podatku dochodowego na r. 1935 przez osoby fizyczne i spadki wakujące, prowadzące księgi handlowe.

Dosłowny tekst tego rozporządzenia jest następujący:

„§ 1. Termin do składania zeznań dla wymiaru podatku dochodowego, wyznaczony w art. 75 lit. a) Ordynacji Podatkowej (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 39, poz. 346), dla osób fizycznych i spadków wakujących, prowadzących księgi handlowe lub gospodarcze zgodnie z przepisami art. 87 Ordynacji Podatkowej, przesuwa się w roku podatkowym 1935 do dnia 1 kwietnia 1935 r.

§ 2. Termin płatności przedpłaty, przewidzianej w p. 2 § 82 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 19 września 1934 r. o wykonaniu Ordynacji Podatkowej (Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 821) dla osób wymienionych w § 1, przesuwa się do dnia 1 kwietnia 1935 r."

Jak z powyższego wynika, przesunięty został do dnia 1 kwietnia termin do składania zeznań tylko dla wymiaru podatku dochodowego. Zeznania dla wymiaru podatku obrotowego muszą być wobec tego złożone do dnia 1 marca. Z przesuniętego o jeden miesiąc terminu do składania zeznań dla wymiaru podatku dochodowego korzystać mogą jedynie osoby fizyczne, prowadzące prawidłowe księgi handlowe.

Przy tej okazji zaznaczamy, że w myśl art. 75 ordynacji podatkowej osoby prawne składają zeznania dla wymiaru podatku obrotowego i dochodowego do dnia 1 czerwca.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	5. 3.	9. 3.	13. 3.	16. 3.
Capella	12. 3.	16. 3.	20. 3.	23. 3.

Po 15 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required – Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 11. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	4. 3.	6. 3.
Hector	11. 3.	13. 3.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7. 3.   s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports. Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 9. 3.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 5. 3.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 3.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 11. 3.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Klemens — z Gdyni 11. 3.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 9. 3.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 6. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 11. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Kaete	5. 3.	9. 3.
Albert	12. 3.	16. 3.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 9. 3. — z Gdańska 12. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 8. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 4. 3. s/s Jaederen — z Gdyni 14. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 5. 3. — z Gdańska 8. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 12. 3. — z Gdańska 15. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	poniedziałki i czwartki	środy i soboty
Ariadne	18. 2.	20. 2.
Condor	21. 2.	23. 2.
Oscar Friedrich	25. 2.	27. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

	Odjazdy—Sailings		
s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	5. 3.	8. 3.	13. 3.
Irisen	12. 3.	15. 3.	23. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 4. 3. — z Gdańska 6. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 4. 3. s/s Merope — z Gdyni 11. 3.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 27. 2. — z Gdyni 1. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 5. 3. — z Gdyni 7. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 27. 2. — z Gdyni 28. 2.
s/s Lwów — z Gdańska 6. 3. — z Gdyni 7. 3.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Helder — z Gdyni 2. 3. s/s Corsica — z Gdyni 9. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 11. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 16. 3.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 16. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 20. 3.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Brynhild — z Gdyni 5. 3. s/s Ebro — z Gdyni 27. 3.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 3.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Smaland — z Gdyni 8. 3. m/s Hemland — z Gdyni 12. 3.
m/s Erland — z Gdyni 18. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 5. 3. s/s Scanstates — z Gdyni 14. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 6. 3.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 22. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdyni 10. 3.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 1. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardanus — z Gdyni 2. 3.

s/s City of Eastburne — z Gdyni 23. 3.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Simla — z Gdyni 4. 3. s/s Ceylon — z Gdyni 25. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

1 marca:

s/s HUNDVAAG z Rotterdamu dodatk lin. z bananami i dr. PAM.
s/s KATOWICE po ład. siarczanu amonu. PAM.
s/s MARIE FERDINAND ze złomem, PAM.
s/s KÖNIGSBERG PREUSSEN po węgiel. PAM.
s/s POLYMNIA po węgiel. PAM.
s/s URSUS po węgiel. Speed.

2 marca:

s/s KOŚCIUSZKO ze stoczni po remoncie. Lin. Gdynia — Ameryka.
s/s MERCATOR lin. z Ameryki Południowej. Bergenske.
s/s CHRISTIAN RUSS z Hamburga z drobnicą. Prowe.
s/s HAARLEM lin. po ładunek jaj do Leith. Reinhold.
s/s SKAGATIND po węgiel. Bergenske.
s/s AVON po węgiel. Behnke & Sieg.
s/s LYGIA po węgiel. Behnke & Sieg.

3 marca:

s/s SVANHOLM z portów angielskich z drobnicą. Reinhold.
s/s SCANSTATES z N. Yorku i Filadelfji z pocztą i towarami. Am. Scantic Line.

4 marca:

s/s ŚLĄSK lin. z Helsingforsu i Tallinna z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami. Żegluga Polska.
s/s SIMLA lin. po ładnek do Indyj Brytyjskich. Bergenske.
s/s BALTONIA lin. (lub 6-go via Gdańsk) z Londynu z towarami. P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. (lub 6-go via Gdańsk) z Hull z towarami. Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zachodnionorweskich. Bergenske.
s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu z drobnicą. Prowe.
s/s MINOS lin. z Bremy z drobnicą. Prowe.
s/s AJAX lin. z portów włoskich z owocami i drobnicą. Reinhold.
s/s GRAECIA z fosfatami. Bergenske.
s/s ELINSBORG po węgiel. PAM.
s/s SANDAR po węgiel. Bergenske.
s/s GOETA po węgiel. Bergenske.

5 marca:

s/s SAGAPORACK lin. z portów bałtyckich po ład. do N. Jorku i Filadelfji Am. Scantic Line.
s/s ALFA z owocami z portów Sycylji i Hiszpanji. PAM
s/s KAETE lin. z Hamburga z towarami, Prowe.
s/s BRYNHILD lin. z portów włoskich z owocami i drobnicą. Reinhold.
s/s KRUSAU po cukier. Behnke & Sieg.
s/s SUSA ze złomem. Behnke & Sieg.

6 marca:

m/s SUECIA z Bahia (Brazylja) z towarami. PAM.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi z drobnicą. Reinhold.
s/s IWAN lin. z Malmö i Göteborga z drobnicą. Bergenske.
s/s ENGLAND po węgiel. Bergenske.

7 marca:

s/s JUPITER lin. z Rotterdamu z towarami. Prowe.
s/s SYLVIA po węgiel. Bergenske.

8 marca:

s/s TCZEW lin. z Hamburga z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s SMALAND lin. z portów Lewantu. Pol. - Lewant.
s/s AKERSHUS lin. z zachod. Norwegji. Bergenske.
s/s CORSICA lin. po ładunek do Leith. Reinhold.





Tempo
ZAWSZE UWIDOCZNIONE WIERZYTELNOŚCI
PODATKI OBROTOWE
ZOBOWIĄZANIA